## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- [x] Coloured covers/ Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged/ Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [ ] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [ ] Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [ ] Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- [ ] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [ ] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- [ ] Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- [ ] Additional comments:/ Commentaires supplémentaires:

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Pages damaged/ Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached/ Pages détachées
- [x] Showthrough/ Transparence
- [ ] Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- [ ] Continuous pagination/ Pagination continue
- [ ] Includes index(es)/ Comprend un (des) index

Title on header taken from:/ Le titre de l'en-tête provient:

- [ ] Title page of issue/ Page de titre de la livraison
- [ ] Caption of issue/ Titre de départ de la livraison
- [ ] Masthead/ Générique (périodiques) de la livraison

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

| 10X | 12X | 14X | 16X | 18X | 20X | 22X | 24X | 26X | 28X | 30X | 32X |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ✓ | | | | | |

# La Question du Tramway

# MEMOIRE

PREPARE PAR LE COMITE DE

SALUT PUBLIC

DE

MONTREAL

POUR

## La Législature de Québec

Montréal le 15 janvier
1919

# La question du tramway

**MEMOIRE PREPARE PAR LE COMITE DE SALUT PUBLIC DE MONTREAL**

## A la législature de Québec :

L'octroi d'une nouvelle franchise à la Compagnie des Tramways de Montréal, ayant eu pour résultat l'augmentation des taux de transport, il s'est produit au sein de la population montréalaise et de la banlieue une agitation considérable contre la législation qui a permis l'imposition de cette augmentation.

Au cours de nombreuses assemblées publiques et d'études faites dans la "Presse" de Montréal sur cette grave question, il a été établi, à la lumière des principes qui sont à la base du système de gouvernement qui nous régit, qu'il y avait lieu de mettre, de nouveau, toute la question à l'étude afin de permettre à la Législature d'orienter sa législation dans une voie plus conforme à la saine démocratie, autant que pour réparer, dans une juste mesure, l'injustice dont la population montréalaise est unanime à se plaindre.

L'exposé suivant est un résumé des questions, tant juridiques que de faits, soulevées au cours des phases diverses de la campagne de protestation.

### LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS.

En vertu du règlement 210 de la Cité de Montréal, la Compagnie des Chars Urbains de Montréal possède, depuis 1892, le droit d'exploiter les services de tramways dans la ville de Montréal.

Jusque vers l'année 1910, la Compagnie avait exploité ce service de façon plus ou moins satisfaisante pour le public, mais avec des profits tellement considérables que l'attention des spéculateurs fut mise en éveil.

Ces spéculateurs parvinrent, par un tour de finance, qui fut à l'époque dénoncé et porté à l'attention des législateurs de Québec, à s'emparer du contrôle du capital-actions de la Compagnie, et, depuis leur prise de possession, ils n'eurent qu'un

60726

but: celui de consolider leur position sans se préoccuper des intérêts de la population de Montréal.

Les agissements de ces spéculateurs sont connus. Toujours, ils ont manœuvré de façon à empêcher la solution de la question d'une nouvelle franchise entre la Ville de Montréal et la Compagnie.

Aux efforts les plus persistants, aux concessions les plus légitimes, à l'esprit de conciliation manifesté maintes fois par le Bureau des Commissaires de l'époque, ils firent sourde oreille, tout en continuant leur œuvre de dé agrégation de l'esprit civique, tant chez les fonctionnaires de la Cité qu'auprès des mandataires du peuple qui les gênaient dans leurs opérations.

A un moment, les tribunaux durent intervenir. Une preuve manifeste de conspiration fut établie, sanction pénale fut prononcée, mais ils ne lâchèrent jamais prise.

Condamnée par l'opinion publique montréalaise, la Compagnie plia, un beau matin, armes et bagages et partit pour Québec.

Il n'est pas besoin de répéter, ici, par quelle cabale effrénée, sous quels faux prétextes, la Compagnie obtint de la Législature tout ce que les citoyens de Montréal, forts de leurs droits, lui auraient impitoyablement refusé.

## LE PREMIER FAUX PAS.

A Québec, la Compagnie des Tramways, sous le prétexte d'étendre ses réseaux et améliorer ses différents services, obtint de la Législature la permission de porter son capital-actions à $20,000,000, puis se fit dispenser, également, d'être astreinte aux stipulations de la loi générale relative aux franchises concédées pour plus de dix ans, et qui veut que ces franchises soient ratifiées par les contribuables des villes qui les accordent.

Or, la Compagnie n'a jamais utilisé son capital aux fins prétextées; elle a tout simplement hypothéqué sa propriété pour un montant considérable, par l'émission d'obligations et de débentures, et partagé entre ses actionnaires une large part du produit de ces transactions.

En fait d'améliorations au réseau, tout Montréal est unanime à dire que la Compagnie n'a cherché qu'à exaspérer le public voyageur, qu'elle a mystifié les administrateurs municipaux et que ses émissaires ont désagrégé toute la corporation municipale par leurs menées corruptrices et autrement démoralisantes.

## GRAVES ACCUSATIONS.

Pour bien se faire une idée de la gravité des accusations, des manœuvres corruptrices reprochées à la Compagnie, il n'y a qu'à lire un des passages de la requête judiciaire soumise aux

tribunaux, le 3 juillet, 1918, par un contribuable de Montréal concluant à l'annulation de la nouvelle franchise.

7.—Les machinations et les manoeuvres corruptrices faites par la dite Compagnie auprès des contrôleurs de la dite Cité de Montréal, durant l'été 1915, pour se faire octroyer une nouvelle franchise, furent telles qu'elles résultèrent en la démission mémorable d'un contrôleur en charge des finances, Monsieur Hébert; ce dernier, à la suite d'un bref d'injonction et de différentes autres procédures où les manoeuvres et la corruption de la défenderesse étaient alléguées, dût quitter son poste et laisser sa charge comme contrôleur de la dite Cité.

## DELEGATION ILLEGALE DE POUVOIRS.

Il est établi, par la juri-prudence anglaise, que les franchises et privilèges spéciaux ou pouvoirs de la nature d'une franchise ne peuvent être délégués.

Cette interdiction ne fait aucun doute. Toute capacité ou pouvoir d'une corporation qui peut être qualifié de spécial ou qui constitue un privilège, lui est donné pour elle-même, pour ses besoins propres et pour être utilisé directement par elle-même. Tout transfert, direct ou indirect, à d'autres est entièrement illégal et nul.

Voici à ce propos ce que la "Presse" a publié, le 10 août 1918:

## IMPORTANTE QUESTION DE DROIT PUBLIC.

"Du fait que ni le Parlement fédéral, ni les Législatures provinciales ne peuvent faire aucun acte qui viole les principes de la loi anglaise et que cette loi défend toute délégation de pouvoirs publics, il s'ensuit que les Corporations municipales — création des Législatures — ne peuvent déléguer à personne aucun des pouvoirs qu'elles possèdent ou qui leur sont conférés.

"En d'autres termes une Corporation Municipale n'a pas le droit — et c'est une chose illégale pour elle — d'autoriser quelqu'un à se substituer à elle et à faire des contrats en son nom, chose que la Législature de Québec s'est permis de faire pour la ville de Montréal, en violation de ce principe dans la législation relative au tramway.

"La chose, d'ailleurs, a été si bien comprise par les législateurs de Québec, dans le passé, que dans la plupart des amendements faits à la charte de la cité de Montréal, jusqu'à l'adoption du fameux statut créant la première Commission des Tramways, une distinction très précise a été faite entre les deux mots "droits et pouvoirs", sur lesquels toute l'ambiguité de la question semble tourner, mots qui ont l'air de signifier la même chose, mais qui veulent dire et disent deux choses bien différentes.

"Prenons un exemple au milieu de tant d'autres:

"Dans la loi autorisant la Cité de Montréal à adopter un règlement pourvoyant à la nomination d'une Commission des services électriques, il est dit: "Cette Commission exercera tous les "droits" de la Cité au fur et à mesure qu'ils lui seront délégués par le Conseil, pour les fins de cette entreprise."

"Déléguer à quelqu'un l'exercice d'un droit que l'on possède est chose normale et qui se fait couramment dans les différents actes de la vie civile.

"Une ville a le pouvoir de déléguer à quelqu'un, tout comme un individu, l'exercice d'un droit qu'elle possède: ses avocats peuvent la représenter devant les tribunaux, un maire peut être autorisé à signer ses débentures, son greffier peut signer un contrat, etc., mais ces différents actes de ses serviteurs légalement constitués, ne confèrent à aucun d'eux l'exercice du "pouvoir" que comporte le "droit" ainsi délégué.

"Si l'on admettait ce principe de la "faculté de délégation de pouvoirs", il n'y aurait aucun empêchement, par exemple, à ce qu'un échevin nommât quelqu'un pour siéger à sa place au Conseil de Ville.

"Or, qu'a fait la Législature de Québec en adoptant la loi créant la première Commission des Tramways?

Le préambule de cette loi est ainsi conçu:

"Une commission composée de l'honorable J.-P.-B. Cas-"grain, de la cité de Montréal, membre du sénat du Canada, "l'honorable Charles Beaubien, de la cité d'Outremont, mem-"bre du sénat du Canada, MM. Alphonse Verville, de la cité "de Montréal, membre du Parlement fédéral, Charles Lauren-"deau, C.R., avocat en chef de la cité de Montréal, et Francis-"J. Cockburn, de la cité de Montréal, surintendant de banque, "est chargé de préparer le contrat entre la Cité de Montréal "et la Montreal Tramways Company, prévu par les sections "14 et 15 de la Loi 1 Georges V (2ème session), chapitre 77: "et, pour cet objet, elle a la CAPACITE, les DROITS et les "POUVOIRS que la loi confère à la cité de Montréal.

"Nous soulignons à dessein les mots, CAPACITE, DROITS et POUVOIRS qui se trouvent dans ce préambule car c'est, croyons-nous, la première fois qu'une Législature viole d'une façon tranchée le principe de la loi anglaise qui interdit la "délégation des pouvoirs".

"La Législature savait, ou devait savoir, que la cité de Montréal, comme Corporation municipale, ne pouvait déléguer ses pouvoirs, mais pour surmonter cet empêchement légal, elle a, elle-même, délégué les pouvoirs de la Cité en lui substituant, en ses lieu et place, la Commission des Tramways.

"Que la Législature ou le Procureur Général, par son mandataire autorisé, vienne soutenir qu'elle n'a pas commis ainsi une illégalité est puéril, et ce simple exposé des principes de la loi anglaise devrait suffire à la décider à désavouer sa loi.

"Reste à savoir si elle en aura la volonté et le courage. Les événements qui se précipitent permettent de douter du contraire, et c'est ce qui devrait encourager tous les citoyens de Montréal à réclamer justice du seul tribunal où ses droits puissent être reconnus et consacrés, une fois pour toutes et pour tous.

Et la "Presse" ajoutait:

"La Législature de Québec a commis un illégalité en permettant à la ville de Montréal de "déléguer ses pouvoirs", — ou plutôt en les déléguant pour elle à la première commission du Tramway, chose défendue par les principes du droit anglais auquel aucune Législature provinciale ne peut se soustraire.

"Elle a été bien plus loin:

"En faisant cette délégation de pouvoirs, elle s'en est pratiquement réservé l'exercice, et cela dans deux des stipulations qu'elle a obligé la Commission des Tramways d'incorporer dans le contrat des Tramways.

"On lit, en effet, au paragarphe 7 de l'article 28 de cette loi, que le contrat que la Commission fera avec la Compagnie des Tramways liera cette Compagnie et la cité de Montréal pour une période de 36 années.

"Le même paragraphe impose d'une façon péremptoire les conditions du rachat de la Compagnie, sans option pour la Commission de changer aucune des conditions ainsi imposées par la dite Loi.

"Si la Législature a pu, ainsi, s'attribuer le droit d'imposer une ou plusieurs conditions du contrat en question, il faut admettre qu'elle aurait pu s'attribuer au même titre, le droit de préparer le contrat en entier, sans s'occuper de la Commission des Tramways ou de la Cité.

"Si ce principe était admis et se généralisait, on est en droit de se demander de quelle utilité seraient les Corporations municipales.

"Autant vaudrait, au lieu de créer des Corporations municipales, ou concéder des chartes aux Villes ou Municipalités, que la Législature déclarât qu'elle seule a tout pouvoir, que les Corporations n'ont pas besoin d'exister, car elles ne seraient, de fait, qu'un instrument dont la Législature dirigerait tous les mouvements, un véritable corps sans âme, docilement asservi à son joug, à ses intérêts ou à ses caprices."

## L'INGERENCE DES LEGISLATURES DANS L'ADMINISTRATION DES CORPORATIONS MUNICIPALES EST CONDAMNEE.

Cette question d'ingérence des législatures dans l'administration des corporations municipales est non seulement condamnée par les principes du droit, comme on l'a vu et comme on le verra plus loin, mais elle l'est aussi par les Corporations ou Compagnies qui en ont été victimes, et les prétentions de ces Compagnies ont l'appui des Commissaires des Services d'Utilité Publique, aux Etats-Unis.

Voici, à ce sujet, ce que déclarait Monsieur Théodore-N. Vail, président de l'"American Telephone and Telegraph Company" des Etats-Unis, et publié dans le rapport annuel aux actionnaires pour l'année 1916, parlant tant en son nom qu'en celui des directeurs de cette puissante compagnie (dont l'actif dépassait sept-cents millions en 1916).

"Une question d'importance croissante surgit de la distinction qu'il y a entre règlementation et administration. Le pouvoir que possède l'Etat de règlementer n'est pas nié. Mais, d'un autre côté, il est parfaitement admis que ce pouvoir n'est pas assez vaste pour englober celui d'administrer. Cette faculté est inhérente, même, à la possession de la propriété et appartient à l'utilité publique elle-même. Chaque fois que l'attention des commissaires des Services d'Utilité Publique a été attirée sur cette question, la tendance de ces Commissions a été de franchement reconnaître cette distinction.....

".....Durant l'année qui vient de se terminer, (1916), un effort spécial a été fait pour fixer l'attention sur la distinction à faire entre la règlementation et l'administration, parce que l'on constate que le fait de ne pas la reconnaître causerait de graves embarras, non seulement aux utilités publiques mais au public. Ce n'est pas du bien, mais du mal qui résulterait d'une tentative d'absorber par règlementation ce qui naturellement appartient à l'administration.

## LES POUVOIRS DES LEGISLATURES.

Veut-on maintenant savoir ce que pense le plus haut tribu-

nal de l'Empire du pouvoir des Législatures sur les corporations municipales?

Il n'y a qu'à se rapporter, pour cela, au jugement rendu par le Conseil Privé, dans la célèbre cause de la prohibition.

Le gouvernement d'Ontario prétendait, alors, que l'effet du pouvoir donné à chaque province, par le paragraphe 8 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, était celui de créer des institutions municipales avec toutes les fonctions administratives qu'elles auraient pu posséder et exercer avant la Confédération.

LES LEGISLATURES N'ONT PAS CE POUVOIR là, a déclaré Lord Watson, et il n'y a rien de tel dans le texte du paragraphe 8 de l'article 92, qui, d'après sa signification naturelle, donne TOUT SIMPLEMENT LE DROIT AUX LEGISLATURES PROVINCIALES DE CREER DES CORPS LEGAUX POUR L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MUNICIPALES".

Sur cette question des pouvoirs des Législatures, la "Presse" de Montréal, en date du 27 août 1918, publiait, en substance, l'article suivant:

"La Législature, ou le Parlement, peuvent-ils faire tout ce qu'ils veulent? C'est une GRAVE ERREUR que de le prétendre.

Si l'on envisage la question au point de vue LEGAL ou CONSTITUTIONNEL, ou MORAL, il ne faut pas oublier une chose: C'EST QUE LES TRIBUNAUX SONT AU-DESSUS DES LEGISLATURES OU DES PARLEMENTS, dans certains cas, comme le veulent d'ailleurs les Constitutions démocratiques.

Les Législatures ou les Parlements n'ont pas le droit de faire des lois INJUSTES ou IMMORALES.....

Il est donc absolument ridicule de prétendre que la Législature peut décréter QU'UN HOMME SOIT UNE FEMME, ou vice-versa, car la Constitution n'a pas pu vouloir une MONSTRUOSITE.

Les lois humaines ne peuvent intervertir l'ordre admirable de la Nature; et c'est pourquoi on a dit, sans crainte d'errer, qu'au-dessus des Législatures et des gouvernemntts, il y a le BON SENS, la RAISON, les PRINCIPES INDESTRUCTIBLES DE LA JUSTICE; et, dans un ordre inférieur et purement humain, quoique SUPREME dans l'espèce, la VOLONTE POPULAIRE, dont la permanence de l'autorité réside, précisément, dans le RESPECT ABSOLU DES GRANDS PRINCIPES D'ORDRE ET DE JUSTICE.

Donc, les Législatures n'ont que des pouvoirs délégués, TRES STRICTEMENT DEFINIS.

Si elles exercent ces pouvoirs avec équité, comment pourraient-ils lui être retirés, SANS DETRUIRE UN EQUILIBRE ESSENTIEL A L'ORDRE PUBLIC?

Par leur bonne gouverne, en effet, elles se sont, ainsi, ACQUIS DES DROITS qu'il serait dangereux de leur nier ou de restreindre, de quelque façon, ARBITRAIREMENT.

L'argument peut s'étendre aux DELEGATIONS DE POUVOIRS, par la Législature elle-même, AUX CORPORATIONS qui lui doivent la vie, l'existence.

Le LONG EXERCICE d'un pouvoir ainsi conféré, créé des DROITS ACQUIS qu'on ne peut ARBITRAIREMENT leur enlever, SANS DETRUIRE CE QUELQUE CHOSE D'IMPALPABLE, MAIS REEL, qui est comme le lien invisible de toutes les bonnes volontés GROUPEES POUR LE BIEN COMMUN.

* * *

Ces grands principes étant posés, voyons dans quelle situation se trouve aujourd'hui, vis-à-vis de nous, la Législature de Québec.....

En constituant en Corporation les citoyens de cette ville, la Législature, en leur octroyant une Charte, leur a reconnu des droits dont elle ne peut, maintenant, les priver arbitrairement.

La Législature ne peut, RAISONNABLEMENT, — et nous dirons même CONSTITUTIONNELLEMENT, — se substituer, comme cela, par un acte arbitraire, aux citoyens régulièrement constitués en Corporation.

ELLE NE PEUT, CONCURREMMENT AVEC LA COMMISSION D'ADMINISTRATIVE, ADMINISTRER LA VILLE DE MONTREAL.

Et si elle veut l'administrer, en matière de tramway ou autre, IL LUI FAUT, D'ABORD, ENLEVER SA CHARTE A MONTREAL.

Une pareille tentative serait tellement extraordinaire, tellement audacieuse, qu'elle n'y a, sans doute, jamais pensé.

Toutes les interventions de la Législature, autres que celles concernant les amendements à la Charte, sont "ULTRA VIRES."

La Législature n'a pas plus le droit d'imposer des mesures ONEREUSES à une municipalité, qu'elle n'a celui de décider DU DIVIDENDE que devront payer les corporations commerciales et industrielles tenant leur Charte de Québec.

Sur la question des DROITS ACQUIS:

La Ville de Montréal a conclu un traité avec la Compagnie des Chars Urbains (Règlement 210).

Par ce traité, la ville peut "acheter" la Compagnie au prix de son matériel.

Pendant VINGT-SIX ANS, les actionnaires ont touché 10 pour cent de dividende.

Au tour de la ville, maintenant, de profiter du contrat qui stipule des AVANTAGES RECIPROQUES.

Il n'y a pas de Législature ni de Commission qui puisse annuler le contrat de 1892, si le CONSEIL DE VILLE N'Y CONSENT PAS.

C'est la bataille que nous avons toujours faite, au nom du peuple, depuis que nous nous intéressons aux choses publiques, aux choses municipales surtout; et c'est celle que nous poursuivons encore, aujourd'hui, confiants que nous triompherons, parce QU'ELLE S'APPUIE SUR LES GRANDS PRINCIPES DE JUSTICE, d'EQUITE et de DROIT PUBLIC.

* * *

Le 30 août 1918, la "Presse", dans un article de fond, revenait à la charge et écrivait sous le titre: *"POURQUOI DECHIRER LES CHARTES?"*:

La Charte d'une ville est quelque chose de sacré. C'est pour avoir oublié cet axiome que des magistrats, des avocats et des politiciens ont, à travers les âges, obligé les habitants des communes à prendre des mesures assez énergiques pour ramener à la raison, au droit et à la justice, des seigneurs féodaux ou des potentats trop imbus de leur pouvoir de traiter arbitrairement ces mêmes habitants.

Dans son traité: "Les origines du droit franco-canadien", l'honorable R. Lemieux, p. 69, à la question: "Que contenaient les chartes?" déclare que les villes qui en étaient dotées formaient de véritables républiques, qu'*elles s'administraient librement*, que la rédaction et la conservation de la charte étaient d'une importance majeure; que la commune était une véritable personne civile possédant un patrimoine, capable d'agir en justice, d'hériter et de s'imposer des taxes, qu'elle avait les attributs de la souveraineté. Il y avait un maire, *mayor* des échevins — scabani — magistrats exerçant les pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire et dont l'autorité s'étendait sur toute la ville et sa banlieue. Cela, c'était au Moyen-Age. L'on pourrait remonter bien en avant, aux Grecs et aux Romains. Les Athéniens, les Spartiates, les Romains étaient, avant tout, les citoyens de leur ville d'Athènes, de Sparte ou de Rome.

La charte de la ville de Londres est très ancienne. Dès le règne de Henri Ier, la juridiction de la Cité était indépendante: ses citoyens étaient exempts d'impôts prélevés sur tout le royaume et possédaient seuls les droits d'héritage et de tenure. Au 13ème siècle, la résidence dans le bourg est la base du droit de citoyen. Toutes les chartes successives confirment ces privilèges, sans les entamer.

La charte de Montréal passée le 31 mars 1831, fut sanctionnée le 12 avril 1832. Et dès le 18 juillet 1833, le Conseil de ville adoptait comme écusson de la ville l'emblême sur lequel sont inscrits les mots "Concordia Salus". Le droit de citoyenneté était accordé à tout individu majeur, possédant certains biens-fonds et ayant résidé dans les limites de la ville durant les douze mois précédents. Chaque électeur devenait un membre de la corporation, et cette dernière obtenait tous les privilèges reconnus aux corporations municipales, notamment celui de se gouverner, de s'administrer elle-même, par ses représentants dûment élus, sans ingérence de l'extérieur.

Les chartes subséquentes de Montréal n'ont fait que confirmer ces principes: sauf depuis quelques années, alors qu'une Législature usurpatrice s'est faite l'instrument de spéculateurs pour enlever aux citoyens de Montréal leurs prérogatives et se substituer elle-même, soit directement, soit par des commissions nommées par elle, aux mandataires choisis librement par les électeurs de Montréal, dans l'exercice du plus sacré de leurs droits.

Chose extraordinaire, c'est juste au temps où l'on fait plus de bruit pour exalter les principes démocratiques, que la plus importante partie de la charte de Montréal (celle qui touche à son autonomie) est foulée aux pieds comme un vulgaire chiffon de papier. Ce qui s'est passé depuis quelques années, à l'égard des citoyens de la métropole canadienne, les autorise bien à dire que tous les Boches ne vivent pas en Allemagne.

Il y a, au sein même de la ville que nous habitons, une petite Bochie que nous voulons démasquer et montrer au public dans toute la laideur qu'elle a réussi trop longtemps à dissimuler. Il est temps que l'on sache qu'une poignée de financiers audacieux et insatiables conspirent dans l'ombre pour nous arracher une à une toutes nos libertés. A proprement parler, ce n'est pas à nos privilèges qu'ils en veulent. Mais ils sont prêts à tout faire pour les fouler aux pieds, du moment qu'ils les considèrent comme nuisibles au but qu'ils poursuivent. Et quel est ce but? C'est la distribution de melons financiers superbes, c'est l'accroissement constant des dividendes déjà trop considérables qu'ils touchent; c'est, en un mot, la réalisation de certaines fusions d'intérêt qui leur permettent de doubler, de tripler ou même de quadrupler le

nombre ou la valeur de leurs actions, sans qu'il leur en coûte un sou.

Il est bien entendu qu'ils s'enrichissent aux dépens de quelqu'un. Ce quelqu'un, c'est le peuple qui se lève fièrement, aujourd'hui, pour reconquérir ses droits et qui s'agitera tant qu'il n'aura pas brisé la chaîne de servitude qu'une Législature, trop aimable pour les hommes de proie, lui a mise aux mains et aux pieds."

## PAS DE POLITIQUE.

Au début de la campagne, le 3 juillet 1918, la "Presse", constatant la tendance qu'avaient certaines personnes à attribuer un caractère politique à sa campagne, dénonçait cette tendance en ces termes et sous le titre: "*NE DEPLAÇONS PAS LA QUESTION*":

"Le député de Laval s'est mis, hier soir, dans une situation scabreuse et presque ridicule, lorsque, dans la salle du collège Villeray, en face d'une assemblée fermement opposée au nouveau tarif créé par la Commission du Tramway, il tenta de justifier les actes législatifs qui ont préparé la solution révoltante récemment donnée au problème du transport urbain.

M. Lévesque, en bon partisan qu'il a toujours été et qu'il sera probablement toujours, a l'air de croire que les conditions nouvelles et accablantes faites au public voyageur de Montréal, sont une affaire bien petite en comparaison de la nécessité qu'il y a, pour lui, de brûler continuellement de l'encens sur l'autel de ses dieux politiques.

Aussi, sa première préoccupation, au cours du discours qu'il a prononcé, a-t-elle été de défendre ses maîtres, alors même qu'ils n'étaient pas attaqués.

Le député de Laval n'a pas le droit d'attribuer aux protestations de la population de Montréal et de la "Presse" un caractère qu'elles n'ont pas. Il ne s'agit pas, ici, d'organiser un complot contre l'autorité provinciale existante; il est uniquement question de dénoncer une décision odieuse pour la population de Montréal, et de trouver un remède efficace à la situation déplorable où le Tramway nous a si habilement acculés. Quand même tous les ministres et les députés de notre province disparaîtraient de la scène parlementaire, et perdraient leurs mandats par suite d'un mécontentement de l'électorat, ce changement n'améliorerait pas nécessairement l'état de choses contre lequel nous nous élevons avec tant d'énergie et de persistance.

Ce que la "Presse" veut, avant tout, dans la lutte qu'elle a entreprise et qu'elle entend poursuivre jusqu'au bout, c'est le redressement de griefs sérieux, et qui, s'ils étaient méprisés, ne tendraient qu'à ridiculiser l'effort militaire épuisant que le Canada fait actuellement dans l'intérêt des principes démocratiques et pour le maintien du gouvernement par le peuple.

M. Lévesque aurait dû commencer son discours par les paroles qu'il avait malheureusement gardées pour la fin, et où il admettait que l'augmentation des taux lui avait causé quelque surprise. Il aurait, aussi, évité bien des horions et des moqueries si, dès son apparition devant la foule indignée, il avait dit ce qui a été la conclusion de ses explications: "Si vous n'obtenez pas justice devant la Commission des Utilités Publiques, il reste encore l'Assemblée législative; et je serai là pour vous défendre."

Que tous les députés parlent de cette façon; qu'ils n'oublient pas, surtout, de remplir leurs promesses, et la "Presse" n'aura qu'à se féliciter de la campagne qu'elle a entreprise pour la réparation d'une injustice inouïe et d'une immoralité gigantesque.

Si la Législature a été, dans toute cette question du Tramway, l'étau qui a servi à nous pressurer et à nous étouffer, il est certain qu'elle peut devenir tout aussi bien l'instrument de notre délivrance.

Nous ne demandons qu'une chose à M. Lévesque: c'est qu'il persiste dans les bons sentiments qu'il a montrés à la fin de son discours, peut-être un peu malgré lui. Mais, de grâce, pour l'amour de la vérité, pour sa propre réputation, qu'il n'aille plus insinuer devant les masses que la "Presse" a un peu voulu le régime qu'elle dénonce aujourd'hui.

La "Presse" a toujours prêché en faveur de l'autonomie de Montréal; elle a protesté très vigoureusement contre le nouveau contrat du Tramway, contrat que la Ville, par ses représentants, n'a jamais signé, et qu'on veut invoquer, aujourd'hui, pour la lier et pour mieux lui montrer l'état de servitude dans lequel elle a été plongée.

Appuyant son argumentation sur les questions de principes et de droit en jeu, la "Presse" publiait, le 6 juillet, l'article suivant où elle met en parallèle la situation faite à la Cité de Montréal et le jugement du Conseil Privé dans l'affaire des Ecoles d'Ottawa. Voici cet article:

SUS AU CONTRAT

"L'article 984 du Code Civil régit tout aussi bien le contrat contenant la nouvelle franchise du Tramway que n'importe quel autre. Or, voici ce qu'il déclare:

"Quatre choses sont nécessaires pour la validité d'un contrat: 1o des parties ayant la capacité légale de contracter; 2o leur consentement donné légalement; 3o quelque chose qui soit l'objet du contrat; 4o une cause ou considération licite."

Les deux premières conditions ci-dessus relatées ne se sont sûrement pas réalisés dans le cas qui nous occupe. On a fait agir, pour la Ville de Montréal, cinq commissaires qui ont comparu et signé, en son nom, des obligations auxquelles elle n'a jamais consenti. Au moment où le contrat a été signé, la Cité de Montréal existait légalement. Elle avait alors un maire, des administrateurs et un conseil munis de toutes les attributions nécessaires pour légiférer et prendre des obligations en son nom. Aucune de ces personnes n'a été partie à l'acte qui fait aujourd'hui le bonheur d'une poignée de trustards et sur lequel nos législateurs ont mis le sceau d'une approbation imprudente et hâtive, comme la plupart de celles que l'on demande aux députés, à la fin d'une session.

Pour admettre que la Ville et les citoyens peuvent être liés par ce document extraordinaire, et qui porte la date du 28 janvier 1918, il faudrait en venir à la conclusion que le jugement du Conseil Privé, déclarant illégale la commission gouvernementale qui a géré, un temps, certaines écoles d'Ottawa, est mal fondé.

C'est ici le même principe qui est en jeu.

La Commission chargée de préparer la franchise, malgré qu'elle eut été nommée par l'autorité provinciale, n'avait pas le droit, corps non-représentatif qu'elle était, de signer pour la ville de Montréal, alors représentée par un maire, des commissaires et des échevins, tous gens bien vivants, non interdits, capables de comprendre et de signer un contrat.

On aura beau prétendre que la première commission du Tramway avait reçu du gouvernement des pouvoirs qui lui permettaient de se substituer aux véritables représentants de la Ville, il planera toujours un doute sérieux sur cette prétention. Les institutions britanniques, dont dérivent les nôtres,

sont essentiellement représentatives et populaires. Et nous ne croyons pas que le plus haut tribunal de l'Empire voudrait sanctionner de son autorité l'acte d'autocratie et de défi à l'opinion publique qui vient d'être perpétré à l'avantage d'une compagnie intrigante et démesurément ambitieuse.

La quatrième condition essentielle à la validité d'un contrat est ce que le Code appelle une cause ou considération licite. Pareille considération se trouve-t-elle dans la franchise nouvelle? Nous ne le croyons pas. Sans nous arrêter aux fausses représentations invoquées contre la Compagnie, et dont l'ex-échevin Dubois semble vouloir faire grand état dans le libellé de sa poursuite, nous pouvons toujours bien affirmer que le contrat signé par la Commission Casgrain et les fondés de pouvoir de la Compagnie des Tramways contient une immoralité des mieux conditionnées, en ne faisant aucune mention des taux nouveaux qui devaient être imposés à la population de Montréal.

La commission Casgrain, qui avait reçu du gouvernement un mandat pour régler la question du Tramway au lieu et place de la Cité de Montréal, avait, par le fait même, le pouvoir de fixer un tarif nouveau dans le contrat de franchise qu'elle a préparé. Mais elle s'est bien gardée de le faire, sachant bien qu'un pareil acte aurait soulevé l'indignation de tous les contribuables. Elle s'est contentée de poser, sous forme de dividendes et d'avantages pécuniaires considérables attribués à la Compagnie des Tramways, des prémisses énormes dont la conclusion vient d'être tirée par la commission St-Cyr.

Ce n'est pas de cette dernière commission que nous nous plaignons le plus. Elle n'est qu'un tribunal lié d'avance par l'opinion de la commission qui a rédigé elle-même la nouvelle franchise du Tramway, et par le contrat qui la contient.

La Commission qui a fait l'oeuvre la plus révoltante n'est pas celle qui a augmenté les taux anciens, mais celle qui a posé elle-même les bases du nouveau tarif, sans avoir la courageuse franchise de le déterminer. La conséquence de cette réticence est qu'on veut forcer les citoyens de Montréal à renoncer à ses droits acquis pour quatre années encore, en leur imposant un tarif beaucoup plus onéreux que celui actuellement en vigueur. Si, dans ce dépouillement de toute une population, il n'y a pas une considération illicite, un attentat évident contre l'ordre public et les bonnes moeurs, ma foi, nous ne voyons absolument rien dans la question qui passionne actuellement tous les habitants de la métropole canadienne.

S'il y a des c[illegible]ts annulables, en notre pays, nous croyons que celui si[illegible]e 28 janvier dernier, pour conférer des privilèges extraordin[illegible]es à la Compagnie des Tramways de Montréal, sans le consentement des citoyens ou de leurs représentants, doit sûrement être mis dans cette catégorie."

## PROTESTATIONS DU PUBLIC.

Dès que la commission des Tramways — la seconde en titre — eut annoncé que les taux de passage allaient subir une augmentation jugée par tous considérable, sinon exorbitante, ce fut par des protestations unanimes dans toute la métropole que cette nouvelle fut accueillie.

La Ligue des Locataires inaugura la série d'assemblées de protestations, qui, peu après, furent organisées et dirigées par un comité de citoyens des plus influents groupés en Comité de Salut Public.

Cette campagne dura trois mois et demi et dut s'interrompre à cause de l'épidémie de grippe espagnole qui vint sévir.

Résumant le travail fait au cours de cette campagne la "Presse" publiait, le 11 octobre, l'article suivant, sous le titre: *"UN ARMISTICE"*:

"A cause du fléau nouveau, qui menace notre cité, à cause aussi de l'impossibilité d'y continuer la série des assemblées projetées par le Comité du Salut Public, la "Presse" a cru qu'elle devait cesser, au moins pour quelque temps, sa lutte contre la Compagnie des Tramways.

Il ne s'agit pas, bien entendu, d'une capitulation. Ce n'est pas le temps de perdre courage quand on a réussi à porter à son adversaire de rudes coups. Il ne s'agit que d'une suspension d'hostilités, en un temps où le public s'occupe plus d'échapper à l'étreinte d'une maladie épidémique cruelle que de régler ses comptes avec une Compagnie de transport qui l'a honteusement traitée.

Pour s'être battue sans trêve pendant plus de trois mois et demi, la "Presse" aurait bien le droit de prendre un repos de quelques jours. Mais ce n'est pas cette considération qui lui fait temporairement déposer les armes. Elle serait sûrement sur la brèche si les circonstances étaient autres qu'elles ne sont aujourd'hui. Cela ne veut pas dire que si elle ne fait plus la lutte énergique et incessante d'hier, elle se gênera pour flétrir, à l'occasion, comme elle le mérite, la petite clique de trustards qui fait le désespoir de notre population, plus spécialement de la classe ouvrière, et qui a un talent particulier pour conduire nos hommes publics par le bout du nez.

Combien de fois n'avons-nous pas dit aux citoyens de Montréal de montrer moins d'apathie pour la chose publique? Combien de fois ne les avons-nous pas mis en garde contre les influences mystérieuses et néfastes qui sont en train de convertir l'électorat de Montréal en un groupe de pseudo-électeurs, pour ne pas dire d'esclaves? Combien de fois n'avons-nous pas déclaré qu'ils devraient s'efforcer de reconquérir une foule de libertés perdues, et réclamer de la Législature un système de lois municipales qui leur permettrait de se gouverner eux-mêmes et de faire eux-mêmes leurs contrats?

S'il y a encore, à Montréal, des personnes qui ignorent le sens de notre campagne, c'est évidemment qu'elles se sont bouché volontairement les oreilles et qu'elles sont satisfaites de l'état de servitude déplorable qui leur a été imposé par nos législateurs. Mais cette catégorie de gens, espérons-le, n'est pas nombreuse. Nous avons confiance que notre longue campagne a ouvert les yeux à la grande majorité de nos concitoyens.

A ceux qui oseraient nous demander ce que nous avons gagné à lutter contre les nouveaux tarifs du Tramway, nous répondrons tout simplement ceci: Croyez-vous que la position actuellement faite au public-voyageur de Montréal n'aurait pas été pire, sans l'opposition de la "Presse" à la décision de la Commission du Tramway et de ses soeurs jumelles? Il ne faut pas oublier que les prétentions de la Compagnie ont été considérablement réduites par la Commission des Utilités Publiques, et que cette réduction n'aurait jamais eu lieu, sans des protestations énergiques et des plaidoyers multiples. N'allons pas croire que la "Presse" est satisfaite de la façon dont la révision des taux du Tramway s'est effectuée. Elle protestera toujours contre la nouvelle échelle des prix. Elle restera toujours convaincue qu'une infamie législative a été commise, lorsqu'une commission gouvernementale, irresponsable au peuple de la métropole canadienne, a été nommée

pour fixer nos relations futures avec la Compagnie des Tramways de Montréal, pour annuler des privilèges que notre population possédait pour quatre années encore, et substituer à un contrat honnete et fait en bonne et due forme, un contrat arbitraire et odieux, où les droits de la cité de Montréal et les principes les plus élémentaires du gouvernement du peuple ont été foulés aux pieds.

La "Presse" n'a pas changé d'idée, non plus, sur la conduite de ceux qui n'ont pas même voulu donner une minute à la considération d'un contrat ruineux pour les citoyens de Montréal et comportant une franchise exclusive et pratiquement perpétuelle. Elle saura, au cours de la prochaine session, si tous ces prétendus représentants du peuple ont été pris par surprise, l'hiver dernier, ou s'ils ont été les complices des financiers rapaces et ambitieux qui exploitent odieusement le public montréalais. Elle se contente, pour le moment, de leur donner rendez-vous à la prochaine réunion de la Législature. Si l'on veut avoir notre dernier mot, la lutte est suspendue, mais elle reprendra en temps et lieu.

Les principes que nous avons défendus jusqu'à présent sont trop importants pour que nous songions un seul instant à les oublier.

## LE RAPPORT WILCOX.

Un autre incident est aussi venu justifier la campagne faite contre le Tramway. Il s'agit du rapport du célèbre expert Wilcox, dont il est nécessaire, ici, de faire une courte analyse.

M. Delio F. Wilcox, de New York, est reconnu comme l'expert le plus compétent en fait de franchises d'utilités publiques. Le rapport qu'il a fait, après étude approfondie de la législation et du contrat du Tramway de Montréal, a été soumis aux membres de la Ligue des Franchises Equitables de Montréal. Ce rapport constitue à lui seul un réquisitoire d'une logique serrée, probante et telle, que nous sommes bien en droit de nous demander si les gens qui ont si froidement sacrifié les intérêts de Montréal ont eu jamais conscience de tout ce que leurs agissements ont aujourd'hui, et auront à l'avenir, de résultats néfastes.

"En préparant ce contrat, dit M. Wilcox, la Commission du Tramway était dans une situation exceptionnelle de pouvoir et de responsabilité. Comme représentant autorisé de la Législature provinciale, elle avait plein pouvoir de préparer et de négocier avec la Compagnie une nouvelle franchise aux termes et conditions qui lui sembleraient bon, mais en cela même, elle était restreinte par le statut qui l'avait créée. Ces restrictions, bien que peu nombreuses, étaient extrêmement importantes. Le statut pourvoyait à ce que la franchise restât en vigueur pendant une période de 36 années, tout en annulant et remplaçant tous autres contrats entre la Cité de Montréal et la Compagnie des Tramways ayant le même but pour objet et se rapportant au même territoire. Le statut pourvoyait, aussi, au rachat, par la Cité, de la franchise à son expiration ou à la fin de toute période subséquente de cinq années, ou en payant la valeur fixée par arbitres, en y ajoutant un bonus de 10 pour cent.....

"La première de ces restrictions a rendu impossible à la Commission l'avantage de pouvoir réserver à la Cité, comme condition de la franchise, le droit de rompre le contrat avec la Compagnie en cas d'incompétence ou d'incompatibilité. Si une compagnie de tramways est considérée comme étant au service

de la ville pour l'exécution de certaines fonctions dans laquelle la Cité a un intérêt primordial et de contrôle, le droit de renvoyer son serviteur en tout temps, dans des conditions raisonnables, est des plus importants.....'....

"Le statut a non seulement empêché la Commission d'établir des relations entre la ville et la Compagnie sur cette base, mais, au contraire, il a, d'une façon, définitive, placé la Compagnie en état d'obtenir une franchise assurée pour une période de 36 années. Dans cette position, la Compagnie ne manquera probablement pas de prendre une attitude d'indépendance et d'oublier de tenir sa "place" de serviteur au service de la communauté.

"La restriction prescrivant l'arbitrage à l'expiration de la franchise, comme méthode pour fixer la valeur de la propriété, a empêché la Commission d'en fixer le prix d'achat, dès maintenant..... .

"Un des plus grands obstacles à la municipalisation des services d'utilité publique, à un certain moment, réside dans l'incertitude dans laquelle l'on se trouve relativement au prix qu'il faudra payer en cas de vente.

"A moins que le prix ne soit fixé par le contrat, cette incertitude ne peut être élaguée sans d'énormes dépenses d'argent et de longues négociations..... Ce point est d'une extrême importance, au point de vue de la municipalisation.....

"La loi créant la Commission des Tramways a annulé l'option que possédait la Cité de Montréal d'acheter la propriété de la Compagnie, située dans les limites de la Cité, à l'expiration du vieux contrat, en 1922, et a donné à la Cité une nouvelle option, mais qui ne pourra s'exercer que 31 ans plus tard. Cet acte à lui seul est nettement hostile à la municipalisation. La Commission des Tramways a été sérieusement entravée dans la préparation d'une franchise modèle sur toutes ces questions qui sont d'importance vitale pour assurer définitivement la municipalisation. CETTE LOI EST, SOUS CE RAPPORT, EXTREMEMENT REACTIONNAIRE. Depuis 1907, la Commission Nationale de Fédération Civique pour l'Acquisition et l'Exploitation des Services d'Utilité Publique, commission composée de vingt-et-un citoyens distingués des Etats-Unis, les uns représentant les Compagnies, les autres, le public en général et le travail organisé, se prononcèrent, avec une seule voix dissidente, en faveur d'accorder aux municipalités plein pouvoir de "home rule" pour l'acquisition et l'exploitation des services d'utilité publique.....

"Poussée par l'inévitable logique de la nécessité, à la conclusion que le transport par tramways était une affaire d'intérêt public, la Commission s'est trouvée forcée d'accepter l'exploitation par une compagnie privée, car c'était le seul moyen laissé à sa disposition.....

"Bien que la Commission ait été empêchée, par le statut, de fixer la valeur de la propriété de la Compagnie pour des fins de rachat, elle n'en fut pas néanmoins laissée libre d'en fixer la valeur pour servir de base pour déterminer quels taux de passage seraient nécessaires pour assurer un profit raisonnable, d'année en année, à la Compagnie.

## SEPT MILLIONS DE TROP.

"De ce que j'ai pu voir des méthodes employées par les experts pour fixer la valeur des propriétés de la Compagnie, je suis porté à croire que la valeur fixée est de plusieurs millions trop élevée..... L'item seul intitulé "overhead charges" a été porté, dans l'expertise Herdt, à 28.3 pour cent soit à $8,242,679 quand 15 pour cent auraient été suffisants. De ce chef, on trouve déjà un surélèvement de valeur égal à $4,000,000.

Et l'expert Wilcox ajoute: "D'après les renseignements que je possède, je suis porté à croire que la valeur du réseau

des Tramways de Montréal, dans ce contrat, est de six à sept millions de dollars plus élevée, que si cette évaluation avait été faite sur la base du renouvellement du réseau au coût du neuf, moins la dépréciation, en employant cette méthode d'une façon rationnelle.

## CONCLUSIONS DE L'EXPERT.

Et l'expert Wilcox conclut: "Il est regrettable que dans une question dans laquelle de si fortes sommes d'argent sont engagées, la Commission des Tramways n'ait pas employé toutes les facilités possibles pour déterminer la valeur raisonnable de la propriété utilisée par la Compagnie des Tramways au service du public; car, je crois que si elle avait agi ainsi elle aurait pu fixer la valeur du capital engagé à plusieurs millions de dollars en-dessous du chiffre finalement adopté. Bien que le statut sous lequel la Commission a agi ne pourvoyait pas à son immixtion dans les affaires des autres municipalités, la Commission a compris que l'ensemble des réseaux devait être traité comme unité. Elle prépara le contrat sur cette base. Cet acte, transgressant la limite de ses pouvoirs statutaires, fut subséquemment ratifié par la Législature, par la ratification même du contrat. Il est regrettable que la Commission n'ait pas jugé utile de suivre la même méthode, au sujet des autres restrictions imposées par le statut, et sur lesquelles j'ai attiré l'attention, au début de ce rapport; car, en dégageant ces restrictions, elle aurait été en mesure d'adopter les moyens les plus efficaces pour forcer la Compagnie à donner une coopération constante, durant la durée du contrat, dans le développement de son service comme utilité publique, et à préparer d'une façon "rationnelle" les voies vers la municipalisation.

## LA LIGUE DES FRANCHISES EQUITABLES.

C'est à la Ligue des Franchises Equitables de Montréal, composée de citoyens éminents de la métropole, que le rapport de l'expert Wilcox fut adressé. Cette Ligue l'a analysé à la lumière des événements qui, dans le passé, ont motivé de sa part, ainsi que de celle de tous les corps publics de Montréal, un déluge de protestations contre la spoliation des droits des citoyens dans l'affaire du Tramway. Ce rapport a été placé entre les mains de tous les députés à la Législature, et répandu dans tout le Canada.

Le paragraphe qui résume toute la cause, mérite d'être ici répété.

"La Législature de Québec a eu toutes les chances d'épouser la cause de la Cité. Elle a préféré faire cause commune avec la Compagnie d'Utilité Publique.

Lorsque les représentants de la Cité, élus par de fortes majorités à la suite d'un mouvement général de réforme, venaient tout juste d'entamer des négociations avec la Compagnie des Tramways, cette dernière, malgré les protestations des autorités civiques et de la plupart des corps publics, obtint de la Législature des pouvoirs extraordinaires de la plus vaste étendue, sur sa promesse de les utiliser pour le bien du public. Elle ne s'en servit que pour ses intérêts particuliers. De grands scandales municipaux éclatèrent. Des accusations d'une nature des plus graves furent portées ouvertement contre la Compagnie, et l'abus qu'elle avait fait des pouvoirs qui lui avaient été accordés fut signalé à l'attention du Gouvernement.

"Le Gouvernement ferma les yeux et resta sourd; il répondit aux plaintes qui lui étaient faites en enlevant à la Cité le

droit de négocier ses propres franchises et confia ce pouvoir à une Commission nommée par lui, par une loi qui exigeait que tout contrat fait devrait, sur deux des points les plus importants, s'accorder avec les demandes de la Compagnie. Il aida à ce que le public et ses représentants fussent tenus dans l'ignorance complète du contrat préparé par la Commission, jusqu'à ce qu'il fut trop tard.

"La Commission avait une occasion unique de se constituer le champion des revendications du peuple et de consacrer tous ses efforts à cette tâche. Elle préféra, par des méthodes de huis-clos, enchaîner le peuple, pour trente-six années ou plus, à un compromis auquel il n'avait rien à dire.

"Les Commissaires, bien que nommés par le Gouvernement, étaient, de fait, les représentants des citoyens, non pas des arbitres entre la Cité et la Compagnie. Il ne leur était imposé aucune obligation d'en venir à une entente avec la Compagnie. Ils reconnurent que c'était bien là leur mandat. Etant représentants à ce titre, c'était leur devoir de fournir aux citoyens toutes les occasions de faire connaître leurs besoins et leurs désirs, si ce n'est de temps en temps, au fur et à mesure que le travail progressait et que chaque point se discutait, du moins, à la fin, quand le contrat était sous forme de projet et avant que les citoyens ne soient irrévocablement liés. Si la Compagnie ne voulait pas accepter des conditions raisonnables, ils avaient toute liberté d'en refuser de déraisonnables, et puis expliquer dans la suite leur attitude. Ils ne firent rien de cela. Jamais, excepté au début des négociations, ils ne consultèrent les citoyens, soit individuellement, soit par groupes d'associations, soit par la voie de leurs représentants élus.

"Toujours, ils les traitèrent en enfants dont le devoir était d'accepter avec reconnaissance, et sans murmurer, ce qui serait fait pour eux. Ils n'ont pas daigné expliquer au public, d'une manière quelconque, les raisons de leurs agissements, ni la base de leurs conclusions. Ils allèrent même jusqu'à faire déclarer loi de contrat, avant que des copies ne puissent être vues par les personnes qui auraient pu s'intéresser à les voir.

"Si les citoyens d'une grande ville sont prêts à accepter cette façon d'agir de cinq hommes, sans protestations ou remontrances, si hauts que soient ces hommes par leur caractère privé dans la société, et à la nomination desquels ils n'ont pas participé, adieu, alors, à tous les principes du gouvernement démocratique. Notre Bureau ne connaît pas de grande ville, sur ce continent, à laquelle on ait imposé une telle humiliation."

Aujourd'hui, le contrat en question est en vigueur et il ne peut être modifié que par acte législatif. C'est pour que la députation à la Législature de Québec puisse bien se pénétrer de l'énormité de l'injustice perpétrée contre les citoyens de Montréal, et des grands principes de gouvernement en jeu, que cet exposé a été préparé, dans l'espoir, également, que la Législature saura et voudra apporter à la rémédiation des griefs signalés, la légitime et juste mesure de réparation à laquelle les citoyens de la métropole ont droit.

Respectueusement soumis

J.-O. GAREAU,
Président du COMITE DE SALUT PUBLIC.

P.-ARTHUR COTE,
Secrétaire.

Montréal, le 15 janvier 1919.